SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 40 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto de recibir a los representantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte, quienes nos habían solicitado hace tiempo una entrevista.

En virtud de la actividad de este Cuerpo, no habíamos tenido oportunidad de recibir a nuestros invitados de hoy, a quienes dejamos en uso de la palabra para que nos den a conocer su planteo.

SEÑOR RECAETA.- En primer lugar, en nombre de nuestra delegación, quiero agradecer a los señores Senadores la deferencia que han tenido al recibirnos para escuchar nuestro planteamiento, que se vincula con temas del transporte en general.

Como funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas hemos venido aquí, no sólo porque el tema que pensamos desarrollar tiene que ver con la defensa de las fuentes de trabajo –asunto que constituye la esencia de la actividad de nuestro gremio-, sino también para impulsar algunos cambios que, a nuestro entender, van a redundar en beneficio de la sociedad uruguaya. Todos sabemos que el transporte es una de las áreas más importantes de cualquier país y, por cierto, no escapa a ninguno de los aquí presentes que nuestro país registra un gran número de accidentes de tránsito.

En función de lo dicho anteriormente, hemos decidido venir a esta Comisión para hacer algunos planteamientos que, reitero, no sólo apuntan a la defensa de nuestra fuente de trabajo –tarea que como sindicato nos corresponde-, sino también al logro de un beneficio para la sociedad uruguaya en su conjunto.

Si el señor Presidente y los señores Senadores lo permiten, voy a dejar en el uso de la palabra a nuestro compañero Alberto Silva, que se va a referir al tema que motiva esta visita.

SEÑOR SILVA.- El tema que queremos tratar con los señores Senadores es el relativo al Organo de Control de Cargas, que fue creado en el año 2001, quitando algunas tareas sustantivas a la Dirección Nacional de Transporte y generando la duplicación de otras. Ese Organo está integrado por un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, uno del Ministerio de Economía y Finanzas y un tercero que representa a la ITPC, que es la Intergremial de Transportistas Profesionales de Carga.

En el mes de octubre del año pasado, después del conflicto de los camioneros, fuimos convocados por el Director Nacional de Transporte a una reunión a la que asistieron todos sus asesores y también la Directora General de Transporte por Carretera, ingeniera Eliana Embid. Allí se nos comunicó que a partir de esa fecha iba a haber un cambio de orientación a raíz del tema del Organo de Control de Cargas, y que a la brevedad se nos iba a informar de qué se trataba. Como todos saben, tuvo lugar una negociación en la que la ITPC planteó determinadas cosas que la administración del Ministerio acordó concedérselas.

Posteriormente tuvimos una reunión con el señor Ministro, quien nos reitera que respecto al tema del Organo de Control de Cargas iba a haber un cambio de orientación, pero hasta la fecha no sabemos de qué se trata, porque aún no nos han informado. Lo que sí sabemos es que en el momento de crear este Organo de Control, en la Dirección Nacional de Transporte no había, por ejemplo, hojas tamaño A4 ni biromes y las instalaciones de algunas oficinas se caían a pedazos. Sin embargo, en el piso 12 del edificio instalan esta oficina, con todos los lujos habidos y por haber –“moquette”, equipos informáticos de última generación y los mejores escritorios–, para lo cual hacen un primer llamado, que cumplía con todos los requisitos legales y asignan funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte por un período de seis meses. Como dice la ley, después de cumplido ese lapso, se debería hacer otro

contrato y hasta la fecha eso no ha sucedido. Esa es una de las grandes irregularidades que existen. Asimismo, aumentaron la compensación de estos funcionarios de $ 3.000 a $ 8.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se trata de funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas?

SEÑOR SILVA.- Sí, pertenecientes a la Dirección Nacional de Transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Pasaron por contrato al Organo de Control?

SEÑOR SILVA.- Así, es.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, ¿perdieron su condición de funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pasaron en régimen de comisión, en fin, cómo es el mecanismo?

SEÑOR SILVA.- En realidad, pasaron de la Unidad Ejecutora 007, Dirección Nacional de Transporte, a la 01, Dirección General de Secretaría de Estado.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- El señor Silva dijo que hubo un llamado a concurso; quiere decir que quienes lo ganaron fueron contratados por un período de seis meses. Ahora bien, cumplido ese lapso, ¿qué se suponía que debía hacerse? ¿Nuevos contratos, volver a llamar a concurso o qué?

SEÑOR SILVA.- La resolución fue por un período de seis meses. En caso de mantenerse los cargos, debió haberse dictado otra resolución por seis meses más, lo que nunca sucedió.

SEÑORA SAGRERA.- El decreto establece que quienes integren el Organo de Control en carácter de agentes de control, deben ser funcionarios públicos, pero no pueden estar cumpliendo tareas en las Unidades Ejecutoras del Ministerio. Quiere decir que deben ser contratados y renunciar a la función dentro de la Dirección Nacional de Transporte en caso de haber ganado ese concurso de oposición y méritos que se hace cuando comienza a funcionar el Organo de Control. Entonces, esos funcionarios debieron haber renunciado a la Unidad Ejecutora 007 y contratados por un término de seis meses. Es más, el propio decreto dice que si luego de transcurridos los seis meses las condiciones siguen siendo las correctas como para que sigan siendo funcionarios del Organo de Control, se les puede renovar el contrato. La irregularidad que nosotros planteamos es que nunca se cumplió con esto pues, si bien los funcionarios dieron ese concurso –que se hizo exclusivamente para funcionarios de la Unidad Ejecutora 007, Dirección Nacional de Transporte, sin tomar en cuenta al resto de los funcionarios del Ministerio-, luego de los seis meses continuaron en las mismas condiciones y no existió ninguna revisión del caso.

Posteriormente, lo que se hizo fue llamar gente para trabajar allí y ya no se respetaron algunos requisitos que se habían exigido anteriormente como, por ejemplo, la edad de ingreso. Los funcionarios se fueron con los cargos de la Dirección Nacional de Transporte y con el dinero; o sea, no se cumplió nada de lo que estaba establecido en el decreto. Después hubo llamados puntuales, por medio de los cuales se asignaba una determinada función a tal funcionario, desvirtuándose así la naturaleza de aquel decreto en el que se describieron las características para ser agente de control.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Nosotros tenemos alguna copia del decreto?

SEÑORA SAGRERA.- Sí, forma parte del documento que les hicimos llegar.

SEÑOR SILVA.- Al documento le adjuntamos el texto de la Ley Nº 17.296 y del decreto Nº 349.

Quiero mencionar que algunos funcionarios dieron concurso pero, por ejemplo, los supervisores de los agentes de control, que eran los compañeros de la Dirección Nacional de Transporte, no lo hicieron; la mayoría de los funcionarios sí dio concurso pero, insisto, los supervisores

no lo hicieron. Lo que nosotros vemos es que los privados están dentro del Estado y tienen una prioridad absoluta dentro de este Organo de Control.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando habla de los privados, ¿a qué se refiere?

SEÑOR SILVA.- A los representantes de la gremial. O sea, mandan dentro del Estado.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- ¿No son dos y uno?

SEÑOR SILVA.- Sí, pero lo que sucede es que el delegado del Ministerio de Economía y Finanzas es como si no existiera, porque no concurre. Lo que nos dijo el señor Ministro es que ahora, con esta nueva Administración, iban a tratar de cambiar el delegado nombrado en primera instancia, intentando que participara.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Tengo entendido que el delegado de ustedes ya se cambió, ¿es así?

SEÑOR SILVA.- Sí, nuestro delegado ha sido cambiado y participa; está en el piso 12.

SEÑORA SAGRERA.- Quisiera agregar que tengo conocimiento de que en estos días –quizás hace un mes– también ha sido cambiado el delegado del Ministerio de Economía y Finanzas.

(Intervención del señor senador Aguirrezabala que no se escucha)

No hace mucho que está ejerciendo realmente la función. La última reunión que tuvimos con el señor Ministro fue el 26 de junio y hasta ese momento –según lo que nos expresó el propio Ministro- no se había logrado que la Cartera definiera el nuevo delegado.

Por otra parte, con respecto a la intervención de los privados, quiero agregar que su participación es sectorizada; simplemente, se trata de un determinado sector de los camioneros que está representado en esa Mesa. O sea que ni siquiera están representados todos los camioneros del país. Este es otro inconveniente que vemos a la actuación del Organo de Control.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- ¿Por qué dice que se trata de una parte, si es de la Mesa Intergremial?

SEÑORA SAGRERA.- La Intergremial no es representativa de todos los camioneros del país; allí está solo un sector. Es una gremial de transportistas de carga integrada simplemente por un sector, quizás los más representativos como empresarios, pero los pequeños transportistas no están representados allí en su totalidad.

SEÑOR RECAETA.- Simplemente deseo hacer una aclaración de orden, aunque dentro de unos minutos los compañeros Ferrari y Silva van a explicar todo esto.

El señor Senador preguntó si los integrantes eran dos y uno. Si bien es cierto que son tres, como se dijo en un principio, hay fundamentos -que van a ser explicados oportunamente por el señor Ferrari- según los cuales no funciona el Organo de Control ejecutivo sin la participación del delegado de la ITPC. Entonces, así fueran cinco y uno, al tener esa condición, es muy difícil llevar las cosas adelante en la forma en que se deben hacer.

SEÑOR SILVA.- Mi nombre es Alberto Silva.

Otra de las cosas llamativas –nosotros tenemos documentación al respecto- es que el delegado de la gremial en el año 2004 cobró viáticos desde enero hasta diciembre; en este último mes, cobró viáticos dos veces. Tenemos claro que, no siendo funcionario público, es totalmente ilegal que cobre viáticos.

Por otra parte, tenemos información de que hay un pedido de documentación que el delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha quedado en conseguir, aunque hasta ahora no lo ha hecho. A este respecto podemos decir que últimamente el funcionario presenta gastos de combustible usando su coche particular y también se los pagan. Parece que hay un acuerdo verbal con la otra Administración, el delegado de la gremial sigue haciendo esto y continúan pagándoselo. Nosotros concurrimos a hablar con este delegado del Organo de Control del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en varias oportunidades y vemos que pasa el tiempo y cada día tiene menos garantías y menos respaldo para la toma de decisiones y para el funcionamiento del órgano en sí.

Otra cosa que ha quedado en una situación algo irregular –como todos ustedes saben- es el tema de las paritarias. La paritaria del Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue la primera que terminó y de los compañeros que eran eventuales y se regularizaron en un contrato de función pública, los agentes de control –que están trabajando en la unidad de control- pasaron a la Unidad 01 del Ministerio de Transporte y Seguridad Social y los otros agentes, como son contratados permanentes o presupuestados, siguen perteneciendo a la Dirección Nacional de Transporte. Quiere decir que hay algo que quedó en forma irregular. La visión que tenemos es que se está poniendo un parche sobre otro parche, pero como se nos informa que va a haber un cambio de orientación, estamos a la espera, pero hasta ahora ese cambio no ha tenido lugar.

SEÑOR FERRARI.- Mi nombre es Jorge Ferrari.

Es obvio que este tema del Organo de Control no es nuevo, ya que data del año 2001. Anteriores ejecutivos de la Asociación de Funcionarios de la Dirección plantearon el tema, pero no había clima político como para hacer cambios a una ley y al decreto que la reglamenta. A raíz del paro de octubre del año pasado –como decían los compañeros aquí-, el Director Nacional de Transporte y el Ministro nos hablaron de un cambio de orientación. Además, en el segundo punto de una resolución de fecha 5 de marzo de este año, el Ministro habla de promover ante el Parlamento Nacional el análisis de posibles modificaciones a la normativa vigente en materia de transporte de carga por carretera. En conversaciones que mantuvimos, nos dijo que el ámbito para empezar a tratar este tema era el Parlamento y por eso hoy estamos aquí. Recientemente se hicieron intercambios de ideas sobre algunos aspectos de la Ley Nº 17.296 -en lo que corresponde al transporte de cargas- y del Decreto Nº 349 del 2001, que la reglamenta. Pero hay otros aspectos que son más de índole, diría, filosófica y que tienen que ver con las funciones que cumple el Estado. En tal sentido, entendemos que el control y la fiscalización de las normas que regulan cualquier actividad de la sociedad, deben estar a cargo del Estado, sobre todo, si hablamos del transporte de cargas, que es un sector clave de la economía por lo que, dejar vacíos en la regulación y el contralor, puede generar algunas dificultades, particularmente, en su competitividad. La lucha de intereses que naturalmente se produce entre las empresas, sumado al crecimiento del sector debido al desarrollo de determinadas actividades -principalmente la forestación-, hacen que el Estado, además de controlar y fiscalizar, deba crear el marco legal que regule la actividad y establezca políticas de transporte. Por ejemplo, es necesario regular el acceso a la actividad, naturalmente, siempre y cuando se respete el derecho al trabajo, consagrado en la Constitución.

Dentro de este marco de situaciones, creemos que establecer privilegios para un sector del transporte profesional, desvirtúa claramente la oferta del servicio a los usuarios. ¿Por qué hablo de sector? Anteriormente ya se preguntó sobre este punto y mis compañeros respondieron, pero voy a agregar algo más. La Intergremial del transporte profesional de cargas no representa al cien por ciento de la actividad, aunque sí sabemos que refleja un sector importante -y, obviamente, mayoritario-, de las gremiales del transporte de todo el país. De todos modos, reitero, representa al transporte profesional de cargas. Pero el transporte propio, el transporte de servicios que tienen que ver con la asistencia técnico automotriz, las barométricas, etcétera, también forman parte del sistema y no están contempladas en el Organo de Control, si bien éste fiscaliza todo, es decir, además del transporte profesional de carga, al transporte propio y a otros servicios. Sin embargo, estos últimos no fueron contemplados, ni en la ley, ni posteriormente en el decreto y, hasta hace muy poco existía un vacío legal; por ejemplo, en el caso de las barométricas, no se sabía cómo categorizar a las empresas: como transporte propio o como transporte profesional. Los servicios técnicos automotores, por su parte, tampoco encuadraban en las categorías establecidas por la ley y el decreto. Ante esto, el Organo de Control, sobre todo a través del representante de la Intergremial, presionó, en primera instancia, para multar a estas empresas a pesar de que había un vacío legal, de modo que luego pudieran presentar

descargos. Inclusive, se les planteó que modificaran toda su estructura para adecuarse a las situaciones que sí estaban contempladas en la ley. Hoy en día, si bien estos casos no figuran ni en la ley ni en el decreto, de alguna manera se los tiene en cuenta en la práctica y, de acuerdo con lo que conversamos con el señor Ministro, constituyen un aspecto que podría contemplarse en las modificaciones que se pretende introducir al decreto, de modo de lograr que estas empresas sean categorizadas dentro del Ministerio.

De lo anteriormente dicho colegimos que, para estar representados en el Organo de Control, se debe estar afiliado a una agremiación y si ella no está en la Intergremial, debe hacer las gestiones para ingresar. Esto revela el poder que tiene la Integremial dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es muy importante en varios aspectos. En primer lugar, porque interviene directamente en el control y en la fiscalización. Concretamente, el delegado de la Intergremial organiza esos controles e, inclusive, de alguna manera, participa de los mismos. En tal sentido, el compañero Silva señalaba que a este delegado se le pagan los vales de combustible, porque sale a fiscalizar en su vehículo particular y el Estado le compensa, de esta manera, ese gasto. Inclusive el delegado del Ministerio en el Organo de Control nos dice que presenta los vales...

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una consulta sobre la expresión empleada por el señor Ferrari: "Cuando él sale a fiscalizar". ¿Eso significa que los integrantes de esa Comisión -el representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el del Ministerio de Economía y Finanzas y el de los trabajadores- tienen como tarea la fiscalización directa? ¿O acaso la debe cumplir el funcionario?

SEÑOR FERRARI.- Justamente, de ahí surge el tema del pago de combustible. ¿Qué sentido tiene pagar el combustible a los delegados del Organo de Control cuando ellos deben estar en la sede de este último y los agentes son los que, de alguna manera, deben salir a controlar? Inclusive, se ha dicho que se controla, a los propios agentes, que estén en sus puestos, pero me parece que eso no es competencia del delegado de la Intergremial, así como tampoco lo es de ningún representante del Organo de Control.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- De acuerdo con lo que se dice en el documento que ustedes nos han presentado, advertimos que según el Capítulo IV, en el que se habla del Organo de Control, es una irregularidad manifiesta la situación que están planteando y resulta muy llamativo. Me parece que lo establecido en el Decreto no incluye –como debe ser, no deben incluir tampoco-, entre las funciones de los directivos de este Organo de Control, la fiscalización directa. Insisto en que se trata de una irregularidad muy grave.

SEÑOR FERRARI.- Inclusive, hace un momento comentaba que el delegado del Ministro en el Organo de Control es quien, de alguna manera, procesa los vales de combustible al delegado de la Intergremial, pero no hay siquiera una rendición de los lugares en los que ha estado.

¿Cuál es el tema? Los funcionarios públicos estamos sujetos a normas según las cuales, entre otras cosas, cuando salimos a hacer inspecciones en vehículos oficiales tenemos que rendir cuentas de lo que gastamos, de dónde estuvimos y de qué función realizamos. Al no tratarse de un funcionario público, no le podemos exigir porque no reviste la calidad de tal; si presenta una factura con un gasto de combustible no queda exactamente establecido para qué lo utilizó. Precisamente, el argumento que se esgrime es que sale a realizar inspecciones directas o a fiscalizar a los agentes de control. Nos parece una tremenda irregularidad cualquiera de las dos situaciones.

SEÑOR GIANI.- Quiero redondear el tema y que se vea cuál es la filosofía de este asunto.

Se formó una Comisión tripartita y creo que la intención de la ley no es esto específicamente, es decir, que particulares o los mismos integrantes del Estado estén en otra función que no sea la inherente a organizar este asunto, a estudiar y a recibir denuncias; para eso están los agentes que se citaron para este tema.

En la investigación de los gastos generados hemos encontrado situaciones que nos llaman la atención. Es más, quisimos ir a los archivos del objeto del gasto, porque en este tema se redondea

mucho. Por ejemplo, puede ocurrir que la Administración anterior lo haya autorizado como un gasto de representación. En el caso del privado, el funcionario depende, obviamente, de una institución privada y, entonces, no entendemos por qué el Estado le debe abonar ciertos gastos de representación para una función que es del Organo de Control, pero que no se sabe para qué lo utiliza; simplemente lo genera y lo trae, como dijo mi compañero: lo rinde y se lo pagan.

No me parece que este sea el tema primordial, sino que el asunto más importante es que se formó una tripartita para que se estudie, se analice y se propongan cosas referentes al transporte de carga y para que los funcionarios públicos sean los que tengan que decir que hay una determinada situación en tal región y que la van a ir a controlar y que no se dé el caso de que el que está sentado junto a una mesa sea el que tenga que salir a ver si los funcionarios están o no cumpliendo con esa función.

SEÑOR ANTIA.- Se hizo referencia a las tareas de fiscalización y se las catalogó como prioritarias de la Dirección Nacional de Transporte. ¿Cuáles son esas tareas prioritarias? Yo no tengo por qué saber sobre el tema; recién me estoy informando y es por eso que hago esta pregunta. Noté que sí le dieron mucha importancia a la fiscalización, al contralor.

SEÑOR FERRARI.- Concretamente -con respecto a la pregunta que hacía el señor Senador Antía- el Decreto 247 del 97 describe claramente los cometidos sustantivos de la Dirección Nacional de Transporte. Es un Decreto que está vigente y que, de alguna manera, va en contra de lo que está haciendo el Organo de Control. Esos cometidos figuran en el Decreto que nosotros hemos proporcionado, a través de un repartido, a los Señores Senadores. Allí se dice: “Regular, administrar, controlar y supervisar en todo el territorio nacional, el transporte en los modos que las Leyes y Reglamentaciones le atribuyan competencia.”. Más adelante dice: “Analizar las contravenciones por incumplimiento de las normas y aplicar las multas correspondientes. Recaudar multas y tributos de su competencia.”

Dentro de las funciones establecidas figura la de: “Supervisar todas las actividades de transporte en el ámbito de su competencia y el contralor de las normas que lo rigen”. Lo que queremos es hacer valer ese Decreto.

SEÑOR ANTIA.- Quería saber cuáles eran las tareas prioritarias, como ser controlar el SUCTA, el peso, etcétera.

SEÑOR FERRARI.- Obviamente que hay un listado bastante extenso de todos los controles. Concretamente, en el sector de cargas lo que se controla es la documentación que expide el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como el permiso nacional de circulación, la vigencia del certificado de aptitud técnica –que es el SUCTA- y otros aspectos que tienen que ver con el tránsito y todo lo que está regulado por el Reglamento Nacional de Circulación Vial, que es el Decreto 118 del año 84 y todos los modificativos que vinieron posteriormente.

SEÑOR ANTIA.- ¿El control de balanza?

SEÑOR FERRARI.- Sí, pero es un control tercerizado. Los inspectores hacen mediciones, controlan el peso, la altura y el largo de los vehículos para ver si están en condiciones de circular. Es un listado extenso pero, sin duda, abarca las funciones que ya tiene el Órgano de Control.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Aquí se ha realizado una enumeración de actividades del Organo de Control que surgen muy claramente de la descripción que, además, muy gentilmente nos acercan en el documento. El Organo de Control tiene la finalidad de fomentar las prácticas formales y éticas en el ejercicio de la actividad del transporte terrestre de cargas así como erradicar las prácticas irregulares informales e ilegales en el sector mediante un estricto control de sus actividades. Es decir que surge como un órgano inspectivo sobre todo en función de la notoria irregularidad en que funcionan, por actividades marginales, un conjunto importante de agentes de carga. Creo que es en ese contexto que se debe ver la creación de este órgano que se dedica, repito, a inspeccionar, pero, además, a controlar las declaraciones juradas de las cargas, etcétera. Se establece muy claramente que los inspectores,

agentes de control, deben ser funcionarios públicos y que la gestión de fiscalización debe ser realizada por ellos.

En definitiva, más allá de la filosofía o de si les gusta o no el modo, lo que están denunciando me golpea mucho más fuerte, en tanto se trata de una serie de irregularidades en el funcionamiento que, notoriamente, desvirtúan la naturaleza de la ley y del decreto. Al respecto, vale recordar que este órgano fue creado por ley y reglamentado por el decreto que ustedes traen a colación.

SEÑOR ANTIA.- Por ejemplo, cuando un camionero quiere sacar un permiso de circulación en Lavalleja, ¿eso es motivo de control?

SEÑOR RECAETA.- Deseo señalar que compartimos lo que manifestó el señor senador Aguirrezabala, en función de que el espíritu de creación fue muy distinto a lo que se lleva a la práctica, aunque corresponde aclarar que esta situación no es de ahora, sino que data de tiempo atrás. Obviamente, el peso que tienen los transportistas a nivel nacional es muy grande, lo cual ha quedado demostrado -incluso, durante anteriores gobiernos- a través de los paros que llevaron a trancar el movimiento de la economía del país. A este respecto, el compañero Ferrari explicará los importantes beneficios que obtuvieron y que atentan contra la seguridad.

En cuanto a lo que consulta el señor senador Antía, debo decir que, en realidad, el Organo de Control superpone actividades que, desde hace años, realiza la Dirección Nacional de Transporte. No se dedicaron, para nada, a leer el texto de la ley y a tratar de aplicarla tal como fue establecida por los legisladores, sino que crearon un decreto que, como indicó el compañero Ferrari, se contrapone totalmente con dicha ley. El Decreto Nº 349 tiene 53 artículos, 40 de los cuales refieren a temas de fiscalización y recaudación, que son cometidos sustantivos de la Dirección Nacional de Transporte según el Decreto Nº 247. A su vez, en 19 de esos artículos tiene injerencia directa la Dirección Nacional de Transporte. Si los señores senadores leen el capítulo tercero de la Ley Nº 17.296, advertirán que se hace mención a la guía de carga pero, sin embargo, esto no fue tenido en cuenta hasta el día de hoy. Quiere decir que no se han dedicado a aquello que debían hacer y sí se abocaron a realizar tareas que eran innatas de la Dirección Nacional de Transporte.

Esto es muy grave y complejo; además, por la presión que tienen los agentes de carga en tanto si el integrante de la Intergremial no da el visto bueno para que sigan en sus funciones, deben retirarse. Precisamente, por ese motivo hoy aclaré al señor senador Aguirrezabala que no importaba que hubieran dos y uno, porque si el representante de la Intergremial manifiesta su disconformidad con tal funcionario, éste no sigue en el cargo.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- ¿Por qué no sigue en el cargo?

En definitiva, lo que está denunciando es que los representantes del Poder Ejecutivo no son aptos para cumplir esa función.

SEÑOR RECAETA.- No están cumpliendo como deben y, además, esto está amparado por el propio decreto.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- El artículo 36 del Decreto establece que cualquier delegado del Organo de Control podrá denunciar su incorrecto funcionamiento ante el Poder Ejecutivo. Por lo tanto, si el funcionamiento es incorrecto, lo primero que habría que hacer es reclamar a los funcionarios del Poder Ejecutivo que actúen en consecuencia.

Entonces, a mi modo de ver, lo que aquí se está denunciando es un problema de funcionamiento basado en las relaciones personales entre los integrantes de esa Comisión. Esto es muy grave, sobre todo, porque los funcionarios públicos que representan al Poder Ejecutivo deben defender los intereses de los Ministerios a quienes representan y si no lo pueden hacer deberían denunciarlo debidamente, cosa que no están haciendo.

SEÑORA SAGRERA.- Entendemos que la situación es tal como la describe el señor senador Aguirrezabala.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Simplemente estoy poniendo en blanco y negro lo que ustedes acaban de manifestar.

SEÑORA SAGRERA.- Realmente es lo que entendemos que ha sucedido. Sabemos que se realizaron denuncias de los propios delegados a los Ministros de turno y no ha habido reacciones para que ello sea modificado. Quiere decir que se está trabajando con una patente de autorización para que las cosas funcionen de esa manera. A pesar de que se han denunciado ciertas situaciones irregulares, los delegados se han mantenido y, por ejemplo, el delegado del ITPC sigue siendo el mismo desde el origen del Órgano de Control de cargas.

Otra cosa que también es llamativa –aprovecho a contestar al señor senador Antía respecto de cuáles son los controles que se realizan en el órgano correspondiente- es que existe la superposición de tareas; la Dirección Nacional de Transporte y el Organo de Control de cargas, llevan a cabo las mismas tareas viéndose perjudicada la sociedad. Justamente, lo que queremos hacer saber a esta Comisión de Transporte y Obras Públicas, es que la sociedad se ve muy perjudicada a causa del mal funcionamiento de este Organo de Control. La Dirección Nacional de Transporte, a través de su Reglamento Nacional de Circulación Vial, sigue teniendo potestades de controles y fiscalización, como le corresponde al Estado. A veces, el Organo de Control pasa por encima del propio Decreto, porque esas atribuciones no están reguladas aunque, en realidad, esas atribuciones las regula la propia Directiva del Organo de Control. Es más; por el Decreto Nº 349 se regulan las sanciones a infracciones que también están establecidas en el Reglamento Nacional de Circulación Vial. En la actualidad sale a la Ruta un equipo de inspectores de la Dirección Nacional de Transporte, si estos constatan una infracción en determinado lugar, posiblemente 20 kilómetros después esté ubicado el Organo de Control, con su equipo de inspectores, que fija la misma multa por el mismo hecho que sancionó la Dirección Nacional de Transporte, pero la situación empeora, porque el valor de la sanción es diferente. ¿Quién tiene el mayor valor? El Organo de Control de Cargas. Estos ejemplos figuran en la Dirección de Transporte para poder constatarlos. Hay sanciones que, en la Dirección Nacional de Transporte, tienen un valor de 20 UR y las mismas faltas, en el Órgano de Control, tienen un valor de 50 UR.

SEÑOR FERRARI.- En el Organo de Control, según se establece por decreto, las multas no son fijas, van de un piso de 10 UR a 50 UR y, en algunos casos, llegan a 100 UR y son establecidas por la Directiva del Órgano de Control con un criterio a fijar. Muchas veces se han ubicado en el tope máximo, algunas en el mínimo y otras en la media. En el caso, por ejemplo, del certificado de aptitud técnica, según el Decreto Nº 20 del año l990, los inspectores de la Dirección Nacional de Transporte realizan una contravención que tiene una tasación fija, única, de 25 UR. Ahora bien, si esta multa a la infracción es aplicada por los agentes del Órgano de Control, puede ser por un monto de 10 Unidades Reajustables o por 50 Unidades Reajustables. Aquí hay una clara distorsión que provoca una gran confusión en el usuario. ¿Cuál es la razón de ello? El soporte administrativo es la Dirección Nacional de Transporte. El usuario no se dirige al Organo de Control a pagar una multa o a plantear sus descargos, sino que recurre a la Dirección Nacional de Transporte, en donde se puede encontrar con dos situaciones: si la contravención fue hecha por un agente, se aplican determinadas condiciones y si fue realizada por un inspector de la DNT, rigen otras. Repito, el usuario se confunde bastante porque, incluso, esto trae a colación el tema de los descargos.

El artículo 43 del Decreto Nº 349 dice: “La sanción se aplicará luego de darle al imputado” –debería decir “infractor”- “el derecho de defensa, teniendo en cuenta las circunstancias atenuantes y agravantes que existieran en cada caso”.

Generalmente, cuando a un usuario se le aplica una contravención por inspectores de la Dirección Nacional de Transporte, puede presentar los descargos y tramitar cualquier documento ante dicha Dirección. Esto es así, porque hasta tanto no exista resolución firme por parte del Director Nacional de Transporte aplicando la multa, no hay sanción y, por lo tanto, perfectamente puede llevar adelante trámites sin inconveniente alguno.

Cuando la contravención aplicada a un usuario en la ruta es llevada a cabo por el Organo de Control –que, más allá de que sus boletas comienzan con la serie 800.000, lo cual es un detalle, no significa la aplicación de una multa, porque el usuario puede presentar descargos y el Director Nacional, a sugerencia de una Comisión Asesora en esta materia, puede aplicar o no la sanción-, puede suceder que cuando esa persona llegue a la oficina se encuentre con la sorpresa de que cualquier trámite que pretenda realizar ante la Dirección Nacional de Transporte está obstaculizado por esa circunstancia. Aquí, en la misma oficina, existen dos criterios diferentes porque, reitero, el soporte administrativo del Organo de Control es la Dirección Nacional de Transporte. También se ha hablado de un órgano desconcentrado que no es tal, porque si bien el artículo 27 del Decreto Nº 349 establece que "funcionará como órgano desconcentrado", el artículo 272 de la Ley Nº 17.296, por el que se crea el Órgano de Control, no dice que sea desconcentrado. Entonces aquí tenemos un tema jurídico que es bastante complejo, porque lo que no está en la ley no puede ser suplido ni creado por un decreto.

SEÑOR MICHELINI.- Ha quedado claro que aquí hay legislaciones y decretos que no encajan correctamente, más allá de la parte funcional, que forma parte de otro capítulo.

Aquí se ha dicho que hay delegados que por el artículo 36 tendrían la obligación de trasmitir si el Organo de Control no funciona debidamente, así como también que ello no ha sido tomado en cuenta por la autoridad superior correspondiente.

Concretamente, la pregunta es si esas denuncias se han realizado por escrito. En caso de que así fuera, ¿dónde están? Entiendo que de existir denuncias por escrito –esto no quiere decir que tengan fundamento-, sería bueno conocerlas, más allá de las denuncias y cuestionamientos que ustedes formulen.

SEÑOR GIANI.- Quisiera redondear todo lo que aquí se ha dicho. Esta situación es lamentable y es la realidad que vivimos desde hace seis años, concretamente, desde 2001. Quizás, a medida que vamos brindando mayor información, más los confundimos. Sin embargo, tratamos de ser bastante escuetos y generalizar la información que proporcionamos.

En definitiva, con buenas intenciones –aunque para nosotros no fue así-, se quiso crear algo, pero la ITPC se transformó en seudo dueño de una parte del transporte de carga, generando este perjuicio a la Dirección Nacional de Transporte. Nos están quitando las potestades mediante la creación de un decreto. Aquí el señor Senador hablaba del artículo 36, pero el artículo 30 es muy claro y allí se especifica que uno de los integrantes debe ser de la Intergremial.

De todos modos, volviendo al tema de la filosofía de la que tanto hablábamos, puedo decir que claramente, hoy por hoy, la Dirección Nacional de Transporte puede absorber lo que se inventó en 2001. Simplemente es eso.

Por otro lado, estaríamos de acuerdo en que haya participación de la gente involucrada –así lo dijimos en un principio- mediante asesoramiento y promoción, pero no para ejecutar las órdenes porque, para eso, está la Dirección Nacional de Transporte. De lo contrario, se podría eliminar la Dirección, poniendo en su lugar al denominado Órgano de Control.

Si bien no somos juristas, nos parece que hay cosas que son inconstitucionales, porque lo que no se dice en una ley, ¿se puede agregar en un decreto? Y, lo que no se dice en una ley, ni en un decreto, ¿se puede agregar en una resolución? Ante esto, vemos cierta ilegalidad, aunque aquí venimos a defender nuestra tarea en la Dirección Nacional de Transporte.

SEÑORA SAGRERA.- Quisiera hacer una acotación a lo dicho por mi compañero con referencia al carácter de las multas o de las contravenciones en la Dirección Nacional de Transporte y en el Órgano de Control. Mi compañero utilizó la palabra "generalmente", pero si él me lo permite, me gustaría corregirla, porque esa situación no se da generalmente, sino siempre. Cuando hay contravenciones en la Dirección Nacional de Transporte se presentan los descargos y mientras estos no se resuelven, el usuario puede seguir realizando trámites y trabajando libremente. Sin embargo, no sucede lo mismo en el Órgano de Control, porque las contravenciones establecidas allí, deben ser abonadas sin que haya

una etapa previa de descargos. En concreto, primero se paga y luego se ve si tenía razón o no. Esa decisión fue tomada por una resolución interna del propio Órgano de Control, con la intervención del Director Nacional de Transporte. Simplemente, la directiva del Órgano de Control se reunió, adoptó esa decisión y la parte involucrada, que es el privado, estaba opinando al respecto.

El otro aspecto al que quiero referirme de la exposición de Giani, tiene que ver con que, más allá de las potestades que estamos defendiendo en la Dirección Nacional de Transporte con respecto a lo que es el control del transporte de carga –en definitiva ese es el tema que aquí estamos tratando- es importante que quede claro a los señores senadores que la Dirección Nacional de Transporte desarrolla muchas actividades. Concretamente, esta Dirección lleva adelante lo relativo a todos los modos de transporte y no solamente al de carga. Por lo tanto, más allá de la propuesta que se pudiera aceptar y de los resultados que tuviera esta iniciativa que estamos llevando adelante como trabajadores, defendiendo nuestra fuente de trabajo, pero también a la sociedad en su conjunto –creemos que, precisamente, la sociedad está siendo perjudicada desde hace seis años-, queremos reivindicar el resto de las tareas sustantivas que tiene a su cargo la Dirección Nacional de Transporte. Estoy hablando, específicamente, del control y la regulación de todos los modos de transporte que le permiten a nuestro país desarrollarse con éxito en esta circunstancia que nos toca vivir.

En síntesis, quiero dejar claro que defendemos todos los modos de transporte y no solamente el carretero.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- En primer lugar, quiero destacar que el Órgano de Control surge a partir de una Ley de Presupuesto que establece una serie de concesiones para el pago de deudas atrasadas de todo el sistema de cargas, a fin de regularizar la situación del transporte carretero. En virtud de eso, se estableció la creación de un Órgano de Control porque, de acuerdo con los antecedentes que conocemos, la Dirección Nacional de Transporte parecía no poder cumplir con todas sus funciones. De todos modos, el hecho de que realmente fuera capaz de cumplir todas sus funciones es un tema perfectamente discutible. Creo que, ciertamente, los funcionarios que nos visitan nos están planteando dos grandes temas vinculados al transporte. Uno de ellos tiene que ver con la pertinencia de ese cambio y la creación del mencionado Órgano. En lo personal, revisando el material que nos han acercado nuestros invitados, puedo ver que la materia de la ilegalidad del decreto es bastante discutible. De todas maneras, aquí se ha planteado un tema que, a mi juicio, es de extrema relevancia; me refiero a que el funcionamiento efectivo del Órgano no se condice con lo que el decreto establece, más allá de la opinión de los funcionarios con respecto a si el contralor de la carga de transporte carretero tiene que estar en la órbita de la Dirección Nacional de Transporte o en la del Órgano de Control. Más allá de eso, el Órgano de Control no está cumpliendo con las disposiciones que lo generan pero, además, me gustaría escuchar otras campanas y conocer cuál es la defensa que tienen los imputados en este caso. Aclaro que utilizo el término "imputados" y no el de "infractores", siguiendo el sentido del decreto, ya que nuestros invitados han hecho una serie de imputaciones al Órgano de Control y, por consiguiente, corresponde ver qué argumentan quienes están a su cargo.

Insisto en que la forma puede ser discutible, pero me parece que mucho menos discutible es que, si se comprueban las imputaciones realizadas por los funcionarios aquí presentes, sin duda nos encontramos ante irregularidades manifiestas y flagrantes, lo cual deberíamos analizar especialmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una síntesis, pero no de lo que nos han dicho nuestros invitados ni de los comentarios de los señores Senadores, sino exclusivamente de lo que yo entendí.

En primer lugar, creo que todos vamos a coincidir en que la tarea de los Órganos de Control siempre es compleja, pero se hace mucho más compleja cuando dichos Órganos ejercen el control directo de personas o empresas y tienen la potestad de identificar sanciones y, como consecuencia, establecer multas. Todas esas sanciones de contralor tienen sus complejidades –por llamarlo de alguna manera– y todas conocidas.

Supongo –a partir de lo que he visto y de lo que ustedes señalan– que si estas tareas en su momento eran llevadas a cabo directamente por la Dirección Nacional de Transporte y se resolvió que en lugar de hacerlo esa Dirección algunas de ellas fueran cumplidas por este Órgano, ello debe haber respondido a alguna razón. No sé cuál es, pero algún motivo debe haber habido.

A su vez, cuando veo que en esa nueva estructura organizativa que se conforma se plantea la presencia de un representante de los transportistas, empiezo a creer que una de las razones puede estar vinculada al hecho de que podía no haber garantías para los transportistas o que éstos podían haber reclamado que no había garantías y entonces la forma de dárselas –no sé si esto es así, simplemente lo estoy suponiendo– podía ser, eventualmente, crear un nuevo organismo con representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Economía y Finanzas, además de la presencia de un delegado de los transportistas, si bien es cierto que éste no va a representar a todos. Si esto fuera así, parecería algo natural y razonable que si la función de contralor era ejercida mediante una Dirección en la que sólo existía la presencia del Estado, para dar garantías a los controlados se permita que un representante de ellos esté en el Órgano. Para eso se crea esta estructura especial, lo que parece ser un paso adelante muy importante.

Desde ese punto de vista, aparece con claridad cuál es la tarea que debe cumplir el representante de los delegados: simplemente, la de ser observador y procurar que se trabaje con equidad, pero de ninguna manera le corresponde tomar las decisiones que atañen al Estado. Pero si se está planteando que los dos delegados del Estado están "pintados" –permítaseme esa expresión– y, por otro lado, también se plantea que como consecuencia de ello las decisiones las está tomando el representante de los controlados, entonces, nos encontramos con que los campos de responsabilidad están totalmente cambiados; quien estaba, de alguna manera, como testigo para controlar el buen funcionamiento del instituto pasa a ser el controlador de los integrantes de la organización gremial que él mismo representa. Si esto es así y si interpreté bien lo que han manifestado, se está dando una situación sumamente grave, más allá de que la intención de la administración en su momento no haya sido esa ni de que no se está cumpliendo con los objetivos que se pretendían alcanzar.

Por lo tanto, creo que hay dos temas diferentes. Uno de ellos tiene que ver con la razón y con la validez de que realmente exista un órgano de estas características o que deba desaparecer y quedar en su lugar la Dirección Nacional de Transporte. Francamente, eso no lo tengo claro y, en lo personal, me inclino a creer que por alguna razón se creó este organismo. En consecuencia, existe un posible debate en torno a si debe o no existir este Órgano de Control, o sea, si habría que volver o no a la Dirección Nacional de Transporte. Obviamente, este debate puede tener en cada uno de nosotros un resultado distinto.

El otro tema que plantea debate es si es admisible que ese nuevo Órgano siga funcionando como hasta ahora. Si tomamos las denuncias como correctas –no tengo ninguna duda de que deben serlo–, en ese caso habría una sola conclusión: es absolutamente inadmisible.

Como seguramente lo que vamos a resolver en esta Comisión es poner en conocimiento al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas sobre lo que hemos conversado –esto se logra en forma fehaciente enviando la versión taquigráfica de esta sesión y, seguramente, pidiendo también al señor Ministro que nos aclare la situación, si es necesario concurriendo a la Comisión–, me tomé la libertad de efectuar una síntesis del problema donde, de alguna manera, se solicitan las respuestas que el señor Ministro tendrá que dar.

SEÑORA SAGRERA.- Antes que nada, quisiera felicitar al señor Presidente por el buen resumen que hizo sobre este tema y la interpretación que realizó sobre todo este embrollo, porque creo que realmente refleja lo que nosotros queremos decir.

Tal como ya lo han expresado mis compañeros, nos importa que quede bien claro en esta Comisión -así como en las otras que hemos recorrido- y en todos los actores que intervienen en esto, que nosotros bajo ningún concepto estamos en contra de los contralores de transporte de carga; estamos a favor de los mismos y sabemos que deben existir pues estamos de acuerdo con el formalismo en el transporte. Pero queremos que las condiciones sean parejas para todos. Como trabajadores y en defensa de nuestra fuente de trabajo, podemos tener discrepancias -todo depende del lado del mostrador en el que uno se encuentre- sobre dónde debe estar ese contralor. Por nuestra parte, defendemos que debe estar en la Dirección Nacional de Transporte, pero lo que debe quedar claro es que estamos a favor de que exista el contralor en el transporte. Defendemos eso, así como también defendemos la regularización que se ha hecho sobre el formalismo en el transporte de carga. Es más, entendemos que esto también debería existir en el transporte de pasajeros, pero ahora

estamos con el tema de carga. Entonces, esa es una discusión y creemos que la problemática se focaliza claramente en estos puntos que han descrito perfectamente tanto el senador Aguirrezabala como el Presidente. Sin lugar a dudas, tenemos alguna discrepancia en la resolución, pero -mis compañeros coincidirán en esto- estamos contentos con esta primera conclusión que ustedes están sacando de las irregularidades que se están cometiendo y por las cuales nosotros estamos, por sobre todas las cosas, defendiendo y exponiendo la temática.

Por otra parte, quería contar algo, a título de anécdota, sobre los antecedentes de la creación del Órgano de Control aunque, por supuesto, los señores Senadores harán las averiguaciones correspondientes al respecto. Nosotros podemos decir sobre esto que en los años 1997, 1998 y 1999 funcionaba en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la Mesa de Transporte de Carga, integrada por todos los sectores del transporte de carga, por todos los actores -o la mayoría- del transporte de carga y la Administración, es decir, el Poder Ejecutivo y el Ministro directamente. Esa Mesa de Transporte funcionaba asiduamente e intervenía el Ministro y el Director Nacional de Transporte. Así funcionaba la relación de la sociedad, el usuario, el transportista y el Poder Ejecutivo, es decir, el regulador del transporte, el usuario del servicio y el prestador del mismo. Un buen día esa Mesa de Transporte terminó en lo que es hoy el Órgano de transporte. De ahí en más cada uno de nosotros puede dar su opinión acerca de por qué se creó el Órgano de transporte. Creo que no corresponde que nosotros demos nuestra posición al respecto, porque quizás nuestra versión colida con la que ustedes puedan llegar a tener. Pero ese es el antecedente de la creación del Órgano de Control de transporte. En aquel momento, nuestros compañeros de gremio se presentaron ante el Parlamento y la mayoría de los que hoy somos funcionarios de la Dirección de Transporte firmamos un petitorio para la anulación de la Ley y del decreto reglamentario. A todos nos pareció que aquella primera creación iba por buen camino, pero al intervenir, con voz y voto, el propio controlado, las cosas empezaron a no caminar por donde debían caminar. De ahí en más todo se ha desvirtuado mucho.

Personalmente, pienso que los señores Senadores tienen razón en querer saber, pensar y cuestionarse por qué los compañeros dicen que esa actividad de contralor debe estar dentro de la Dirección Nacional de Transporte, ya que el cuestionamiento que ustedes hacen es real. La sociedad entera se lo debe de hacer. Lo concreto es que esa distorsión no la podemos permitir.

SEÑOR ANTIA.- Quisiera saber cuántos funcionarios son en la Dirección Nacional de Transporte y cuántos en el Órgano de Control, en total.

SEÑOR RECAETA.- En la Dirección Nacional de Transporte están en el entorno de los 311 ó 315 funcionarios, porque hay modificaciones casi diarias, mientras que en el Órgano de Control estaban en el orden de los 30 ó 40 funcionarios. No tenemos la información en detalle, pero se la podemos acercar.

Quiero decir dos cosas. La Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte pretende transparencia en todo tipo de gestión que se haga y nosotros, en esta modalidad, no la vemos, razón por la cual hacemos el planteamiento. Apuntamos a la seguridad que, como dijimos al inicio, es importantísimo, pero tampoco la vemos. Pero las cosas se han pasado de uno a otro extremo y lo subrayo por lo siguiente. La propia Administración actual, el propio Ministerio actual, por una serie de concesiones que ha dado a los transportistas, está endeudado con la Planta SUCTA –es decir, con la que hace los controles de inspección vehicular- por una suma considerable de dinero. De acuerdo con las concesiones que se otorgó a estos transportistas profesionales, la Administración paga el 50% de las inspecciones. Esta es la única concesión –de las que, en mi vida, haya tenido conocimiento- que da pérdidas al Estado, más allá de que pueda haber otras. Esto, para mí, es muy importante, porque incluso, cuando se hizo el Pliego de Condiciones –hay otros detalles que quizás podríamos analizar en una nueva oportunidad- hubo omisión o vaya a saber qué, por parte de quienes intervinieron en aquel momento, ya que cuando la Planta SUCTA deje de prestar los servicios de concesión a la Administración, se queda con todo. En otras palabras, el Estado no se queda absolutamente con nada. Entonces, vemos que las presiones de estos transportistas están llevando a que no cumpla con lo que tiene que cumplir y está ocasionando gastos muy importantes que paga toda la sociedad.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece su presencia y les adelanta que va a tomar cartas en el asunto. Aunque no ingresará en su discusión en este momento, el tema estará presente en el orden del día de la próxima reunión de este grupo de trabajo, oportunidad en que analizaremos los pasos a dar en el futuro.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 53 minutos)